

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zebel und der Fraktion DIE LINKE.

Zukunft des Nachtzugverkehrs

Im Zuge der sich ausweitenden Klimaproteste wird aktuell wieder mehr über die Nachtzüge gesprochen, ermöglichen sie doch ein klimafreundliches und zugleich komfortables Reisen mit der Bahn auch über weite Strecken. Dabei wird wesentlich weniger Energie verbraucht und werden wesentlich weniger klimaschädliche Gase ausgestoßen, als bei einem Flug auf der gleichen Strecke (vgl. Umweltbundesamt: „Daten zum Verkehr“). Während Reisen von vielen Stunden in der Bahn von den meisten Menschen als lang empfunden werden, ist nach Ansicht der Fragesteller auch eine zehnstündige Reise schlafend über Nacht eine gute Alternative auf Langstrecken. Damit haben Nachtzüge das Potenzial, viele innereuropäische Flüge auf die wesentlich umweltschonendere Bahn zu verlagern.

Mit Nachtzügen sind hier keine Züge allein mit Sitzwagen gemeint, sondern Züge, die durch Schlaf- und/oder Liegewagen auch ein komfortables Reisen über Nacht im Schlaf ermöglichen – ergänzt durch Sitzwagen. Nur so können Nachtzüge mehrere Funktionen für unterschiedliche Bedürfnisse von Reisenden erfüllen: Hotel- bzw. Hostel-Standard für die Langstrecke sowie Sitzwagen für die nächtlichen Kurzstrecken und Spät- bzw. Frühpendlerinnen und Spät- bzw. Frühpendler.

Noch vor wenigen Jahren wurden nach Ansicht der Fragesteller die Initiativen der Opposition für den Erhalt der Nachtzüge eher belächelt (vgl. Bundestagsdrucksachen 18/2494 und 18/7904). Inzwischen wird aber wieder zunehmend über eine Wiederausweitung des Nachtzugverkehrs und über neue Linien diskutiert. Angeblich denkt inzwischen sogar die Deutsche Bahn AG (DB AG) über eine Renaissance des Nachtzugverkehrs nach (vgl. Wirtschaftswoche vom 13. September 2019: „Deutsche Bahn prüft Comeback der Nachtzüge“). In Schweden wird der Nachtzugverkehr in Anbetracht einer deutlich ansteigenden Nachfrage bereits ausgeweitet, und die Schweiz denkt intensiv über einen Wiedereinstieg in das Nachtzuggeschäft in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) nach (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 3. August 2019: „Renaissance des Schlafwagens“).

Nach dem Ausstieg der DB AG aus dem Nachtzuggeschäft im Dezember 2016 hatten die ÖBB einen Teil der Strecken übernommen und ihre gesamte Nachtzugsparte unter der Marke „NightJet“ neu aufgestellt. Sehr schnell wurde klar, dass diese Bemühungen offensichtlich sehr erfolgreich waren und die Züge auch wirtschaftlich stabil betrieben werden können (vgl. Frankfurter Allgemei-

ne Zeitung vom 7. Januar 2018: „Österreichische Bahn zufrieden mit Nachtzügen in Deutschland“; Manager-Magazin vom 5. Januar 2019: „Der neue Boom der Nachtzüge“). Damit strafte die ÖBB auch die DB AG Lügen, die in den Nachtzügen lediglich unvermeidliche Verlustbringer gesehen hatte (vgl. die Aussagen des damaligen DB-Vorstands Ulrich Homburg, Protokoll des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur 18/26 vom 14. Januar 2015).

Die ÖBB haben zwischenzeitlich sogar noch weitere Nachtzuglinien (u. a. Berlin – Wien) übernommen, werden in den nächsten beiden Jahren weitere Linien einrichten (Brüssel – Wien und Amsterdam – Wien) und denken über zusätzliche Linien nach, insbesondere, wenn ab Ende 2022 neue Züge zur Verfügung stehen (vgl. www.oebb.at/de/neuigkeiten/neue-fernverkehrszuege.html sowie Vortrag von Kurt Bauer auf der Konferenz „Flugverkehr und Klimaschutz: Fakten und Forderungen“ in Zürich am 6. September 2019).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Situation und die Zukunft für den Nachtzugverkehr insbesondere in Anbetracht der Bemühungen zum Klimaschutz (bitte ausführlich begründen)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die Aussichten für eine Ausweitung des Nachtzugverkehrs zwischen Deutschland und den Nachbarländern sowie erweiterten Nachbarländern ein (bitte ausführlich begründen und ggf. nach den einzelnen Ländern
 - a) Norwegen, Schweden und Dänemark,
 - b) Niederlande und Belgien,
 - c) Tschechien und Slowakei,
 - d) Polen und Ukraine,
 - e) Ungarn,
 - f) Frankreich,
 - g) Nordspanien (z. B. Barcelona),
 - h) Italien,
 - i) Slowenien und Kroatienaufschlüsseln)?
3. Welche Bemühungen zur Schaffung bzw. Wiederherstellung von Nachtzuglinien durch die DB AG oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sind der Bundesregierung bekannt (vgl. Wirtschaftswoche vom 13. September 2019: „Deutsche Bahn prüft Comeback der Nachtzüge“)?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherige Kooperation zwischen DB AG und ÖBB in Anbetracht der Tatsache, dass die Nachtzüge auch in Deutschland weiterhin von den ÖBB allein verantwortet werden, die deutschen BahnCards dort nicht anerkannt werden und eine weitere Ausweitung der Streckenangebote in und von bzw. nach Deutschland bislang nicht stattgefunden hat (bitte erläutern)?
5. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen und was plant sie weiter, um die erste Forderung des Deutschen Bundestages gemäß Antrag 18/12363 („als Vertreter des Bundes gegenüber dem Vorstand der DB AG anzuregen, dass die bisherigen Kooperationen auch in den kommenden Jahren aufrechterhalten werden und eine regelmäßige Überprüfung zur Ausweitung der Streckenangebote gerade im grenzüberschreitenden Nacht-

und Autoreisezugverkehr auch in kooperativer Zusammenarbeit mit anderen Bahnunternehmen erfolgt“) umzusetzen, und wie bewertet sie in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Nachtzüge auch in Deutschland weiterhin von den ÖBB allein betrieben werden, die deutschen BahnCards dort nicht anerkannt werden und eine weitere Ausweitung der Streckenangebote in und von bzw. nach Deutschland bislang nicht stattgefunden hat (bitte erläutern)?

6. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, und was plant sie weiter, um die Forderung 5 des Deutschen Bundestages gemäß Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/12363 („sich dafür einzusetzen, dass im Nachtzugverkehr ein einheitliches Buchungssystem geschaffen wird, welches Fahrkarten der jeweiligen Länder integriert“) umzusetzen, und wie bewertet sie in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Nachtzüge in Deutschland bequem, zuverlässig und günstig nur über das Buchungssystem ÖBB gebucht werden können und dass dadurch die Nachtzüge mit anderen Zügen im Vor- und Nachlauf nicht auf einem Ticket kombinierbar sind, was zu höheren Kosten und geringeren Fahrgastrechten für die Kundschaft führt (vgl. Tagesspiegel vom 5. November 2019, www.tagesspiegel.de/wirtschaft/muehsame-online-tickets-wie-ich-fast-daran-verzweifelte-eine-bahnreise-nach-rom-zu-buchen/25182816.html; bitte erläutern)?
7. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, und was plant sie weiter, um die Forderung 6 des Deutschen Bundestages gemäß Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/12363 („gegenüber dem Vorstand der DB AG dafür einzutreten, dass die Beschäftigten der DB-Tochterfirma DB European Railservice (ERS) GmbH sozialverträglich in alternative Beschäftigungsbereiche innerhalb der DB AG und an andere Nachtzugbetreiber weitervermittelt werden“) umzusetzen, und wie bewertet sie in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass es keinen geregelten Betriebsübergang von der DB ERS GmbH zu anderen Unternehmen der DB AG gab und auch nur sehr wenige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu den ÖBB bzw. der von ihnen beauftragten Firma „Newrest“ übergegangen sind (bitte erläutern)?
8. Welche Studien, Berichte oder Gutachten zum Nachtzugverkehr wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2015 von der DB AG, der Bundesregierung selbst, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) oder anderen Bundesinstitutionen in Auftrag gegeben, und mit welchem Ergebnis?
 - a) Wo, und wann wurden diese Studien veröffentlicht (bitte tabellarische Auflistung aller Veröffentlichungsorte und Veröffentlichungsdaten, ggf. mit Links), bzw.
 - b) warum wurden diese Studien nicht veröffentlicht (bitte ausführliche Begründung für jede nicht veröffentlichte Studie)?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Erhöhung der Gebühren für die Nutzung von Autoreisezug-Anlagen, die die Betreiberinnen und Betreiber von Autozügen und kombinierten Nacht-/Autozügen wie die ÖBB trifft (bitte begründen)?
10. Welche Trassenpreise zahlten in der Vergangenheit und zahlen heute Nachtzügbetreiber (Annahme einer klassischen Zugkomposition mit Elektrolok der Baureihe 101 + 2 einstöckige Schlafwagen + 3 Liegewagen + 3 Sitzwagen) jeweils pro Zugkilometer nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte jeweils tabellarische Auflistung für die Fahrplanjahre 2000, 2010 und 2020 und folgende Strecken)
 - a) Hamburg Altona – Hannover – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München,

- b) Hamburg Altona – Hannover – Fulda – Frankfurt (M.) Süd – Mannheim – Basel (Bad.),
 - c) Berlin Hbf – Magdeburg – Braunschweig – Fulda – Frankfurt (M.) Süd – Basel (Bad.),
 - d) Düsseldorf – Köln Hbf – Koblenz – Frankfurt (M.) Süd – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München,
 - e) Berlin – Wolfsburg – Hannover – Dortmund – Düsseldorf – Köln Hbf)?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Veränderungen der Trassenpreise über die Zeit mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit der Züge (bitte begründen)?
12. Stimmt die Bundesregierung zu, dass eine Bundesfinanzierung von aus betriebswirtschaftlicher Sicht defizitären Nachtzugverbindungen geeignet ist, die Klimaziele Deutschlands durch Verlagerung von Flugverkehr auf die Bahn zu erreichen, auch mit Blick auf die Tatsache, dass in verschiedenen Ländern Europas Nachtzüge Teil des gemeinwirtschaftlichen Verkehrs sind (bitte ausführlich begründen)?

Berlin, den 22. November 2019

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion